

MORALES & BESA

EN LO PRINCIPAL: Promueve asunto no contencioso respecto a la autorización para la modificación de contrato de concesión; **EN EL PRIMER OTROSÍ:** Acompaña documentos; **EN EL SEGUNDO OTROSÍ:** Acredita personería; **EN EL TERCER OTROSÍ:** Patrocinio y poder; **EN EL CUARTO OTROSÍ:** Señala correos electrónicos.

H. TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

Franco Gandolfo Costa, ingeniero civil industrial, en su calidad de gerente general, y en representación de **EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO** (indistintamente, “**EPV**” o la “**Empresa Portuaria**”), ambos domiciliados en Avenida Errázuriz N°25, comuna de Valparaíso, al Honorable Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (“**H. TDLC**” o “**H. Tribunal**”) respetuosamente digo:

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 18 N°7 y 31 del Decreto con Fuerza de Ley N°1 de 2004 del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del Decreto Ley N°211 de 1973 (“**DL 211**”) y los artículos 14 y 23 de la Ley N°19.542 que Moderniza el Sector Portuario Estatal (“**Ley de Puertos**”), solicito al H. Tribunal dar su autorización para proceder a la modificación del contrato “Concesión Portuaria Frente de Atraque N°2 Puerto de Valparaíso – Espigón” suscrito con fecha 21 de enero de 2022 entre EPV y Terminal Portuario de Valparaíso S.A. (“**TPV**” o el “**Concesionario**”) (el “**Contrato de Concesión**”) respecto al Terminal N°2 o Espigón del Puerto de Valparaíso (indistintamente el “**Terminal N°2**”, “**Espigón**” o “**Frente de Atraque N°2**”), para efectos de extender el plazo de su duración, de acuerdo a los términos que se expondrán a continuación.

MORALES & BESA

I. INTRODUCCIÓN.

1. Como es de conocimiento del H. Tribunal, Empresa Portuaria Valparaíso es una de las diez empresas portuarias estatales creadas por la Ley de Puertos para reemplazar la extinta Empresa Portuaria de Chile (“EMPORCHI”).
2. EPV tiene como objeto administrar, explotar, desarrollar y conservar el puerto de uso público de la ciudad de Valparaíso. Según el artículo 7 de la Ley de Puertos, las empresas portuarias podrán realizar su objeto directamente o a través de terceros. En este último caso, lo harán por medio de concesiones portuarias; a través de la celebración de contratos de arrendamiento; o mediante la constitución con personas naturales o jurídicas, chilenas o extranjeras, de sociedades anónimas.
3. De acuerdo a lo señalado en el artículo 14 de la Ley de Puertos¹, las empresas portuarias podrán otorgar concesiones portuarias respecto de sus frentes de atraque por un plazo de hasta 30 años. Asimismo, el artículo 23 del mismo cuerpo legal señala que las labores de movilización de carga en frentes de atraque serán sometidas a un esquema multioperador y deberán ser prestados por empresas de muellaje habilitadas, sin perjuicio de que la empresa portuaria podrá, mediante licitación pública, implementar un esquema monooperador por medio de un concesionario².

¹ Ley de Puertos, Artículo 14 “Las empresas podrán dar en arrendamiento u otorgar concesiones portuarias de sus bienes hasta por treinta años. Sin embargo, cuando la finalidad del arrendamiento o de la concesión sea ajena a la actividad portuaria, su duración no podrá exceder de diez años. Tratándose de frentes de atraque, la participación de terceros sólo se efectuará a través de concesiones portuarias (...)”.

² Ley de Puertos, Artículo 23 “Las labores de movilización de carga en los frentes de atraque existentes a la fecha de publicación de esta ley, sus extensiones o mejoramientos, así como en los nuevos frentes de atraque que sean contruidos por las empresas directamente, en el caso de excepción previsto en el inciso primero del artículo 19, estarán sometidas a un esquema multioperador. Estos servicios deberán ser prestados por empresas de muellaje habilitadas. No obstante lo señalado en el inciso anterior, el directorio de la empresa podrá, mediante licitación pública, implementar un esquema monooperador en dichos frentes de atraque, concesionados de conformidad a lo dispuesto en esta ley. Para ello, en los puertos o terminales estatales de la región deberá existir otro frente de atraque capaz de atender la nave de diseño de aquel frente objeto de la licitación, operado bajo un esquema multioperador; de lo contrario, el directorio deberá contar con un informe de la Comisión Preventiva Central, establecida en el decreto ley Nº 211, de 1973, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por decreto supremo Nº

MORALES & BESA

4. De conformidad a los artículos 14 y 23 de la Ley de Puertos, EPV otorgó concesiones sobre sus respectivos frentes de atraque para la operación mediante sistema monooperador, tal como se pasa a exponer a continuación.
5. El Frente de Atraque N°1 o “Terminal N°1” es actualmente explotado, desarrollado y conservado por Terminal Pacífico Sur S.A (“TPS”), sociedad concesionaria que opera las 15 hectáreas de su concesión bajo el esquema de monooperación³ y cuya infraestructura y equipamiento está destinado principalmente a atender carga contenerizada. El Terminal N°1 moviliza en sus sitios de atraque alrededor del 85% de la carga del Puerto Valparaíso. Este terminal se especializa en la operación de naves full container (portacontenedores), aunque también recibe cruceros y naves de carga general fraccionada⁴.
6. Por su parte, el Terminal N°2 es un terminal de carga y pasajeros, operado actualmente por el concesionario TPV bajo el esquema de monooperación, que recibe mayoritariamente naves *reefer*, de carga general y cruceros, y muy esporádicamente, naves *full container* de menor tamaño. Cuenta con tres sitios de atraque, sumando un largo total de 610 metros, siendo en la actualidad responsable de la movilización de alrededor del 15% de la carga que se transfiere en el Puerto de Valparaíso⁵.

511, de 1980, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. En este último caso, la licitación deberá realizarse conforme a los términos señalados en el respectivo informe (...).’’.

³ EPV, Plan Maestro Puerto Valparaíso 2023, página 19. Disponible en:

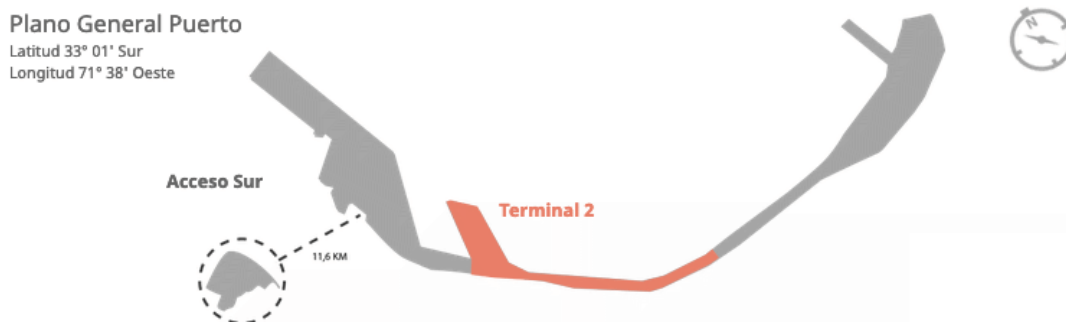
https://www.puertovalparaiso.cl/epv/site/docs/20220202/20220202124151/2023_02_08_plan_maestro_2023.pdf (accedido por última vez el 3 de abril de 2025).

⁴ Reporte Integrado EPV 2023, página 66.

⁵ Reporte Integrado EPV 2023, nota 9.

MORALES & BESA

Figura N°1: Plano General Puerto Valparaíso.



Fuente: EPV.

7. TPV opera actualmente el Terminal N°2 en virtud del Contrato de Concesión. Dicha concesión fue otorgada en concordancia con las condiciones definidas en el Informe N°20/2021 de fecha 2 de septiembre de 2021, emitido por este H. Tribunal en el procedimiento no contencioso Rol NC-470-2020 (“**Informe N°20/2021**”).
8. El objetivo de la consulta que motivó el Informe N°20/2021 fue la licitación en una primera fase de la operación bajo un sistema monooperador del Espigón, por un período de 4 años prorrogable. En ese momento, aún no se definía el nuevo proceso de licitación que contemplaría obligaciones de inversión y un aumento de capacidad relevante en Puerto Valparaíso⁶.
9. En consideración a las condiciones contenidas en el Informe N°20/2021, EPV licitó la concesión sobre el Frente de Atraque N°2 de Puerto Valparaíso. Tras la realización de un proceso de licitación exitoso, en el cual se recibieron seis ofertas, resultó adjudicado TPV por haber ofrecido el menor índice tarifario por servicios básicos entre los oferentes del proceso

⁶ El Informe N°20/2021 encuentra sus antecedentes de origen en una consulta de EPV por medio de la cual solicitó la modificación de Informe N°8/2012 y el Informe N°5/2009, para la licitación de transición del Espigón, la que el H. Tribunal trató como una nueva solicitud de informe, en consideración a las diferencias entre las bases de licitación presentadas con ocasión de ambos, pues se trataba de una infraestructura distinta de la revisada en dichos informes.

MORALES & BESA

de licitación. Así, tras la suscripción del Contrato de Concesión, se efectuó la entrega del área de concesión con fecha 16 de marzo de 2022.

II. REGULACIÓN APLICABLE A LA CONCESIÓN SOBRE EL TERMINAL N°2 Y NECESIDAD DE EXTENSIÓN DEL PLAZO DE CONCESIÓN.

10. La concesión sobre el Terminal N°2 de Puerto Valparaíso se encuentra sujeta a las regulaciones contenidas en el Contrato de Concesión que a su vez se rige por las condiciones que fueron establecidas por el H. Tribunal en el Informe N°20/2021 y las normas aplicables de la Ley de Puertos.
11. El Contrato de Concesión, indica en su artículo 2, sección 2.3 que el plazo de duración del mismo es de 4 años contados desde la fecha de entrega del área de concesión, salvo por la facultad de EPV de extender dicho plazo por 12 meses adicionales.
12. En específico, sobre la extensión del plazo el Contrato señala en su artículo 2, sección 2.3.1: *“Ampliación unilateral del plazo. Sin perjuicio de lo indicado en la sección precedente, EPV podrá unilateralmente extender el plazo, por un periodo de doce meses, para efectos de asegurar la adecuada administración y eficiencia de la infraestructura portuaria, en las mismas condiciones establecidas en este instrumento. Esta ampliación deberá ser notificada por EPV al Concesionario conforme indica la sección veintiuno punto cinco al menos ciento ochenta días antes del término del Plazo o de la prórroga vigente (...)”*⁷ (subrayado agregado).
13. Lo anterior es consistente con lo determinado por el H. Tribunal en el Informe N°20/2021 y, en especial por la conclusión 8 respecto a la duración del Contrato de Concesión, que señala que: *“Las bases de licitación definitivas deberán señalar que el plazo máximo de esta licitación es de cuatro años, renovable por un periodo adicional de 12 meses”*⁸ (subrayado agregado).

⁷ Contrato de Concesión, artículo 2, sección 2.3.1.

⁸ H. TDLC, Rol NC-470-2020, Informe N°20/2021, de fecha 2 de septiembre de 2021 (**“Informe N°8/2012”**), conclusión 8. (énfasis agregado)

MORALES & BESA

14. De esta forma, y considerando que el área de concesión fue entregada con fecha 16 de marzo de 2022, la concesión sobre el Terminal N°2 permanecerá vigente hasta el día el 15 de marzo de 2026, con posibilidad de ser extendida por 12 meses adicionales, es decir, hasta el 15 de marzo de 2027, en el evento de que EPV decida hacer uso de su facultad de extensión.
15. Conforme con lo indicado, con fecha 17 de junio de 2025, EPV, en uso de la facultad unilateral para prorrogar el Contrato, contenida en la sección 2.3.1, notificó a la concesionaria la extensión del Plazo por un periodo adicional de 12 meses.
16. Adicionalmente, y como fundamento de la presente solicitud, EPV y el Concesionario han acordado recientemente solicitar la autorización al H. Tribunal para la modificación del plazo del Contrato de Concesión hasta el día 31 de diciembre de 2029, día inmediatamente anterior al que entraría a operar el nuevo concesionario que resulte adjudicatario del Proyecto de Ampliación Portuaria de Valparaíso que contempla la operación conjunta de los Terminales N°1 y N°2 de Puerto Valparaíso a partir del 1 de enero de 2030, expediente actualmente en tramitación ante el H. Tribunal, Rol NC-542-2024 (el “**Proyecto de Ampliación Portuaria**”).
17. Por las razones expuestas al H. Tribunal en el procedimiento no contencioso Rol NC-542-2024 relacionadas principalmente con los tiempos asociados para la tramitación ambiental, el Proyecto de Ampliación Portuaria considera como fecha de inicio el 1 de enero de 2030. En consecuencia, **resulta necesario resolver la continuidad operativa del Terminal N°2 en el período de tiempo que va entre el 16 de marzo de 2027 y el inicio de la nueva concesión para el Proyecto de Ampliación, y que equivale a aproximadamente 2 años y 9 meses (“Periodo Intermedio”)**.
18. Con motivo de lo anterior, y basándose en la normativa aplicable explicada *infra*, esta Empresa Portuaria ha presentado esta solicitud al H. Tribunal, a fin de obtener su autorización a la modificación del plazo de concesión, en conformidad a lo ordenado en el Informe N°20/2021.

MORALES & BESA

19. Como es de conocimiento del H. Tribunal, el 30 de mayo de 2025 esta Empresa Portuaria presentó una solicitud de informe al H. Tribunal de acuerdo a la Ley de Puertos⁹, con la finalidad de que el H. Tribunal determine las condiciones de competencia para licitar una nueva concesión de transición respecto al Terminal N°2, durante el Período Intermedio. Esta solicitud de informe busca darle alternativas a EPV para hacerse cargo del período entre la fecha de término del Contrato de Concesión de TPV y el inicio de la concesión para el Proyecto de Ampliación. Dicha solicitud de informe se encuentra actualmente en tramitación en el rol NC-547-2025 de este H. Tribunal¹⁰. Si bien solo recientemente las partes del Contrato de Concesión llegaron a un entendimiento respecto a solicitar la autorización para modificar el plazo del mismo, EPV hace presente que, en el caso de que el H. Tribunal no otorgue la autorización materia de esta solicitud, efectivamente se realizará una licitación de transición para el Período Intermedio.

III. LA EXTENSIÓN DE LA ACTUAL CONCESIÓN CORRESPONDE A UNA SOLUCIÓN EFICIENTE PARA OPERACIÓN DEL TERMINAL N°2 DURANTE EL PERÍODO INTERMEDIO.

20. Si bien tanto una licitación corta de transición como la extensión del Contrato de Concesión cumplen con solucionar la necesidad de un operador del Terminal 2 en el Período Intermedio, hacemos presente ciertas razones por las cuales la extensión de la concesión actualmente vigente de TPV es una solución eficiente que permite dar continuidad operativa durante el Período Intermedio.

21. En efecto, en primer lugar, de ampliarse el plazo de concesión se ahorrarían costos asociados a licitar nuevamente la infraestructura a un operador distinto de TPV. Este tipo de procesos implica costos en la preparación, diseño, convocatoria y adjudicación de la licitación, lo que

⁹ Esta solicitud fue admitida a trámite por resolución del H. TDLC de fecha 11 de junio de 2025.

¹⁰ Una vez que sea acogida a tramitación esta solicitud se presentará un escrito en la causa rol NC-547-2025, con el fin de informar a los intervinientes de dicho procedimiento el inicio de este.

MORALES & BESA

se traduce en gastos públicos de carácter administrativo, legal, de estudios y de personal de una empresa estatal como EPV.

22. En segundo lugar, mantener a TPV como concesionario del Terminal N°2 permitiría ahorrar costos operacionales asociados a la puesta en marcha de la infraestructura y al aprendizaje de un nuevo operador. Así, dado lo acotado del plazo de concesión, mantener a TPV, que no debería incurrir en costos de aprendizaje para operar, constituye una ventaja no replicable.
23. En tercer lugar, de mantenerse al actual operador, la tendencia a la accidentabilidad podría ser menor en comparación al ingreso de uno nuevo, dado que al inicio de la curva de aprendizaje de un concesionario la tasa de accidentabilidad suele ser mayor, ya que los individuos están adquiriendo nuevas habilidades sin contar con la suficiente experiencia para identificar y mitigar riesgos de manera efectiva. Este punto es sumamente relevante en el mercado portuario, debido a la complejidad que tienen los equipos y las características de las operaciones que se llevan a cabo diariamente.
24. Junto a lo anterior, también sería posible mencionar las ventajas en el relacionamiento con trabajadores portuarios, quienes mantendrán la relación con el mismo concesionario.
25. Otra ventaja asociada a esta alternativa radica en que TPV ya cuenta con los equipos necesarios para operar el Terminal N°2, no teniendo que participar en procedimientos relativos a la transferencia de activos y bienes muebles para la operación.
26. Finalmente, en el proceso de licitación pública que se realizó, y del cual TPV resultó adjudicatario, el índice tarifario del actual operador del Terminal N°2 fue cerca de un 53% más bajo que la siguiente mejor oferta. Lo anterior representó un proceso inusualmente competitivo, y la posibilidad de extender la concesión permitiría mantener este índice tarifario por un plazo adicional, en caso de que el H. Tribunal acceda a esta solicitud.
27. En suma, extender el plazo de concesión corresponde a un escenario eficiente, reportando una serie de ventajas y ahorro en costos frente al escenario de licitar nuevamente el Terminal

MORALES & BESA

N°2 por un acotado periodo de transición, en especial tomando en consideración que, al igual que en la actual concesión, no existen obligaciones de inversión en infraestructura para el nuevo concesionario, lo que recién se prevé durante la concesión del Proyecto de Ampliación Portuaria.

28. Alternativamente, en caso de que el H. Tribunal no otorgue la autorización solicitada, EPV realizará una nueva licitación para el Período Intermedio en base a las condiciones que determine el H. Tribunal con ocasión de la solicitud materia del procedimiento NC-547-2025. Hacemos presente que esta alternativa comparte la ventaja de mantener el sistema monooperador del Terminal N°2.
29. En contrapartida, la operación del Terminal N°2 bajo un esquema multioperador, si bien el legislador lo plantea como la regla general, resulta en la práctica ser el modelo excepcional, dadas las enormes ineficiencias que representa en comparación a un modelo monooperado. Este asunto fue ampliamente discutido y analizado en el contexto del Informe N°20/2021, por lo que es de conocimiento de este H. Tribunal¹¹.
30. En efecto, el riesgo de volver a un esquema multioperador lo constituyen las pérdidas de eficiencia que se generarían bajo dicho modelo operativo. Así, se ha constatado por la literatura económica que, bajo un esquema multioperador, los operadores del frente de atraque no pueden asegurar un rendimiento adecuado de sus inversiones, ya que no pueden dirigir a los usuarios a utilizarla, lo que genera desincentivos a la inversión¹².
31. Así también, dado que la mayoría de los costos de un operador portuario son fijos, en los puertos hay fuertes economías de escala, siendo más eficiente concentrar la actividad¹³. En el mismo sentido, el esquema multioperador genera problemas de coordinación y aumento

¹¹ Informe N°20/2021, I) Parte Expositiva, secciones 2.4, 2.8, 3.3, y 3.5.

¹² Gutiérrez, Rodrigo. (2001) Sistema monooperador de explotación portuaria versus sistema multioperador. Tesis para optar al Grado de Magíster en Economía Aplicada y al Título de Ingeniero Civil Industrial. Universidad de Chile, Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas, Departamento de Ingeniería Industrial. p. 32-33.

¹³ Ídem.

MORALES & BESA

de costos de transacción como externalidad negativa de la operación independiente de cada una de las zonas del terminal portuario (zona de atraque, transferencia y respaldo)¹⁴, por lo que también conviene concentrar el manejo de estas en un solo operador, más aún considerando que Puerto Valparaíso carece de suficientes áreas de respaldo.

32. La evidencia empírica de los frentes de atraque nacionales también sustenta esta idea. Los terminales portuarios más importantes del país en razón de carga transferida han pasado de un esquema multioperador a uno monooperador desde la entrada en vigencia de la Ley de Puertos¹⁵.

33. Además, el propio Puerto de Valparaíso ha sido mucho más eficiente en la movilización de carga desde su paso de un esquema multioperador a uno monooperador. De acuerdo a un informe económico de la consultora económica Econsult, acompañado por EPV en el contexto de la dictación del Informe N°20/2021, *“[l]a monooperación del Terminal 2 comenzó a fines del año 2013 y en el año 2014 ya se vieron resultados relevantes, con un aumento de 29% en la carga anual transferida respecto al año anterior. En términos agregados, el terminal 2 tuvo una tasa de crecimiento de carga transferida de 3,2% entre los años 2014 y 2019”*¹⁶. Así también lo demuestran otros índices de eficiencia explicados por Econsult en su informe como, por ejemplo, la velocidad de transferencia de la carga y el tiempo de espera a la nave. De esta forma, en caso de que no se extienda el Contrato de Concesión, y se cambie a un esquema multioperado, ello se traducirá en una importante pérdida de eficiencia en la operación del Terminal N°2 de Puerto Valparaíso. Ello afectaría directamente el mercado relevante, tantas veces ratificado por este H. Tribunal y cada vez más cerca de la saturación.

34. Por lo anterior, tal como se ha señalado al principio de esta presentación, en el improbable caso que el H. Tribunal no permita la modificación del Contrato de Concesión en los términos

¹⁴ Ídem.

¹⁵ Dictamen 1045, p. 2; Informe N°3/2009; Informe N°5/2009; Informe N°6/2009. Estos Informes incluyen los puertos de Valparaíso, San Antonio y San Vicente/Talcahuano.

¹⁶ H. TDLC. Rol NC-470-2020 folio 126: Econsult. Informe Económico: Consulta al TDLC sobre Licitación del Frente de Atraque N°2 de Puerto Valparaíso, página 13.

MORALES & BESA

solicitados, esta Empresa Portuaria ha presentado una solicitud de un nuevo informe portuario al H. Tribunal, con la finalidad de que se determine las condiciones de competencia para una licitación de transición del Terminal N°2, a fin de subsanar el Periodo Intermedio señalado previamente.

IV. LA EXTENSIÓN DE LA ACTUAL CONCESIÓN ES NECESARIA.

35. Tal y como se señaló en la solicitud efectuada a folio 4 en la causa rol NC-470-2020 de este H. Tribunal, el modelo para la ampliación de la infraestructura portuaria del Puerto de Valparaíso, se planteó en dos fases. La primera de ellas, denominada Fase de Transición o Fase 1, dio origen al Contrato de Concesión, el que tiene como objetivo realizar una operación eficiente de la infraestructura portuaria, por el tiempo intermedio requerido para desarrollar la segunda etapa del proceso de ampliación. Esta segunda etapa, denominada Fase 2 o de Ampliación Portuaria, busca licitar un modelo de concesión que imponga al adjudicatario la obligación de ejecutar obras de inversión en el Frente de Atraque N°2, que permitan el aumento de capacidad de transferencia y acopio para atender la proyección de demanda de este mercado.
36. Así, la ejecución de la Fase 1 se justifica en disponer del tiempo necesario para construir las certezas suficientes, a través de la obtención de las autorizaciones administrativas correspondientes, que permitan a un nuevo actor desarrollar de manera efectiva un proyecto de ampliación de infraestructura en Puerto Valparaíso. Por ello es que, en la medida en que dichas autorizaciones administrativas se sigan tramitando, lo razonable conforme a la planificación del proyecto es que la Fase de Transición se extienda hasta que dichas aprobaciones ocurran, para así dar certeza al nuevo concesionario de la Fase 2 y potenciar dicho proyecto.
37. Lo anterior es altamente dependiente en la tramitación ambiental que se encuentra pendiente respecto al Proyecto de Ampliación. En este sentido, recordamos que el anterior

MORALES & BESA

concesionario del Terminal N°2, Terminal Cerros de Valparaíso S.A. (“**TCVAL**”), puso término anticipado al contrato de concesión al no poder desarrollar el proyecto de ampliación debido a la falta de una autorización ambiental a firme para el desarrollo del proyecto, lo que se ha transformado en condición indispensable para cualquier proyecto de ampliación. Dicha autorización ambiental se ha convertido en un elemento esencial que determinará la factibilidad de desarrollar un proceso de licitación exitoso para la Fase 2, que supone la ejecución de obras obligatorias de inversión que amplíen la capacidad de infraestructura actualmente vigente en la Región de Valparaíso, en particular en el Terminal N°2 de Puerto Valparaíso.

38. En efecto, originalmente el proyecto de ampliación fue presentado al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (“**SEIA**”) mediante un Estudio de Impacto Ambiental (“**EIA**”) al Servicio de Evaluación Ambiental de la Región de Valparaíso (“**SEA Valparaíso**”), con fecha 23 de septiembre de 2014 y fue admitido a trámite por aquel servicio mediante la Resolución Exenta N°354 de fecha 24 de septiembre de 2014.
39. Durante la tramitación ambiental del Proyecto, se dictaron tres informes consolidados de aclaraciones, rectificaciones y/o ampliaciones (“**ICSARA**”), los que fueron respondidos mediante las respectivas adendas.
40. Con fecha 28 de agosto de 2018, el SEA Valparaíso dictó el Informe Consolidado de Evaluación (“**ICE**”), mediante el cual recomendó a la Comisión de Evaluación calificar favorablemente el Proyecto.
41. Posteriormente, en Sesión Extraordinaria N°2, de fecha 13 de septiembre de 2018, la Comisión de Evaluación Ambiental de la Región de Valparaíso aprobó el contenido del ICE, mediante la RCA N°39/2018, acto que calificó favorablemente el Proyecto, del entonces titular TCVAL.
42. Luego, con fecha 18, 21, 26 y 27 de diciembre de 2018, se interpusieron ante el Comité de Ministros recursos de reclamación en contra de la RCA N°39/2018. Dicho Comité de Ministros

MORALES & BESA

resolvió el rechazo de los recursos, estableciendo una nueva consideración, la que debió ser materia de reclamación ante el Segundo Tribunal Ambiental de Santiago junto con otros recursos interpuestos por parte de los intervinientes del proceso.

43. Con fecha 25 de mayo de 2022, el Segundo Tribunal Ambiental, en causas acumuladas al rol N°244-2020, resolvió acoger parcialmente dos reclamaciones, anulando, también parcialmente, la RCA y ordenando retrotraer el procedimiento de evaluación a un nuevo ICSARA, que considere los posibles impactos por la relocalización y/o alteración de sistemas de vida de la Caleta de Pescadores Sudamericana y por paisaje, determinando medidas adecuadas si así se considera necesario en la evaluación ambiental. Lo anterior, si bien implica que la RCA original se mantiene vigente respecto en todos los aspectos no reclamados e impactos evaluados en el proceso, suspende expresamente los efectos de la parte de la RCA que queda vigente, no pudiendo ejecutarse el proyecto mientras no se obtenga la RCA complementaria. Si bien EPV optó por no recurrir en contra de esta sentencia, la resolución, igualmente, fue materia de dos recursos de casación que fueron rechazados.
44. Finalmente, con fecha 9 de septiembre de 2022, EPV efectuó una presentación al SEA Valparaíso, en la que, junto con acompañar una copia del texto de la sentencia dictada por el Segundo Tribunal Ambiental, ya referida, solicitó la reapertura del procedimiento de evaluación ambiental para efectos de dar cumplimiento a lo resuelto en la sentencia dictada en causa rol N°244-2020. Con fecha 1 de junio de 2023, el SEA Valparaíso emitió una nueva ICSARA, respecto de la cual, con fecha 19 de junio de 2024, EPV ingresó la correspondiente adenda, y con fecha 3 de octubre de 2024 se emitió una segunda ICSARA, cuya adenda se encuentra actualmente pendiente.
45. De acuerdo con la estimación de EPV, en base a la duración habitual de la tramitación ambiental, el proceso descrito en los párrafos anteriores no finalizaría –en un escenario optimista– antes del término del plazo del Contrato de Concesión, incluso prorrogado en los 12 meses adicionales, considerando además el tiempo necesario para resolver las eventuales

MORALES & BESA

reclamaciones judiciales y administrativas que puedan presentarse respecto de la RCA complementaria. Así, el plazo actual del Contrato de Concesión, aun incluyendo su prórroga de 12 meses, es insuficiente para hacer frente a la demora estimada en que la arista ambiental del Proyecto de Ampliación Portuaria quede firme. Por otra parte, la dinámica del mercado portuario, las definiciones en cuanto a la operación del Frente de Atraque N°2, así como los acuerdos comerciales y obligaciones que se adquieren con sus clientes, requieren de una organización en un horizonte de tiempo mayor, ya que, salvo situaciones forzosas, se exigen certezas y plazos adecuados para la operación. Lo anterior hace necesario, en atención al estado de tramitación ambiental descrito precedentemente, resolver desde ya, de manera anticipada y responsable, las posibilidades de operación del frente de atraque a fin de tener la debida holgura temporal para dar certeza al Proyecto de Ampliación Portuaria.

46. En definitiva, el plazo actual del Contrato de Concesión, incluida su prórroga, es insuficiente para los efectos que fue concebido, por lo que resulta necesario que se adopten las medidas para que se puedan conseguir los objetivos descritos. Así, esta Empresa Portuaria ha estimado que la mejor forma de contar con el tiempo adecuado para obtener las autorizaciones y certezas correspondientes es mediante la extensión del plazo del Contrato de Concesión, manteniendo al actual operador del Terminal N°2, solución que resulta más eficiente a efectos de conservar la adecuada operación de la infraestructura, evitando los mayores costos que implica un nuevo proceso y en consideración a que las condiciones de mercado no han variado sustancialmente, siendo la Región de Valparaíso la más competitiva a nivel nacional.

V. NECESIDAD DE AUTORIZACIÓN PREVIA DEL H. TRIBUNAL PARA LA MODIFICACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.

47. La presente solicitud de autorización para la modificación del Contrato de Concesión se fundamenta en lo señalado por este H. Tribunal en su conclusión número 29 del Informe N°20/2021, la cual indica que “[e]l contrato de concesión, así como las bases de licitación

MORALES & BESA

definitivas, solo podrán modificarse en materias esenciales directamente relacionadas con las variables de adjudicación, una vez transcurrido un plazo razonable, por ejemplo, tres años, y ser autorizada por este Tribunal en el procedimiento establecido en el artículo 18 N° 7 y el artículo 31 del D.L. N° 211. Se considerarán materias esenciales aquellas directamente relacionadas con las variables de adjudicación, entre otras, las siguientes: (a) la extensión del plazo de la concesión (...)” (énfasis agregado).

48. En la misma línea el Contrato de Concesión establece en su artículo 21 la posibilidad de modificar ciertas disposiciones “(...) solo podrán modificarse aquellas materias esenciales, directamente relacionadas con las variables de adjudicación, transcurridos al menos tres años contados desde la Fecha de Entrega y previamente autorizadas por el TDLC (...) serán consideradas materias esenciales directamente relacionadas con las variables de adjudicación: a) El Plazo del Contrato (...)”¹⁷ (énfasis agregado).

49. Como tal, se evidencia que tanto el Informe N°20/2021 como el Contrato de Concesión contemplan la posibilidad de modificar materias esenciales de dicho contrato relacionadas con las “variables de adjudicación”, habiendo transcurrido un plazo de al menos tres años contados desde la Fecha de Entrega (i.e. 16 de marzo de 2022¹⁸) y contando con la autorización previa del H. Tribunal otorgada tras la tramitación del procedimiento establecido en el artículo 18 N°7 del DL 211.

50. Habiendo transcurrido el plazo de tres años indicado, corresponde entonces que el H. Tribunal autorice la realización de las modificaciones necesarias para poder extender la operación de TPV respecto al Terminal N°2 hasta el inicio de la concesión para el Proyecto de Ampliación Portuaria.

¹⁷ Contrato de Concesión, artículo 21.

¹⁸ Contrato de Concesión, sección 1.1. página 11.

MORALES & BESA

VI. LA MODIFICACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN OBJETO DE ESTA SOLICITUD.

51. En vista a lo enunciado precedentemente, EPV solicita a este H. Tribunal aprobar la modificación del Contrato de Concesión en los siguientes términos¹⁹:

- (i) Reemplazar en su artículo 2, las secciones 2.3 y 2.3.1²⁰, relativo al plazo del Contrato de Concesión y la ampliación unilateral del plazo, respectivamente, por la siguiente sección 2.3 nueva:

“Sección dos punto tres: Plazo. El Contrato terminará el treinta y uno de diciembre de dos mil veintinueve, salvo en los siguientes casos: a) que proceda el Ajuste Equitativo con ocasión de un Evento de Fuerza Mayor, de acuerdo a lo señalado en la sección dieciocho punto cuatro; b) que EPV, extienda el Plazo con ocasión de la suspensión del Contrato, de conformidad con lo dispuesto en la letra d) de la sección dieciocho punto

¹⁹ Se hace presente que también se modificarán las definiciones existentes de “Plazo” y “Fecha de Expiración”, indicadas en el Artículo uno, sección uno punto uno en los siguientes términos: *“**“Plazo”**: significará el periodo de vigencia del Contrato, esto es, hasta el treinta y uno de diciembre de dos mil veintinueve, según lo establecido en la sección dos punto tres, el que podrá extenderse en los casos contemplados en la sección dieciocho punto cuatro y en la letra d) de la de la sección dieciocho punto seis.”; “**Fecha de Expiración**”: significará el treinta y uno de diciembre de dos mil veintinueve o bien, una fecha posterior a la primera en los siguientes casos: **a)** si hay un Ajuste Equitativo del Plazo de conformidad a lo dispuesto en la sección dieciocho punto cuatro; **b)** si EPV extiende el Plazo como consecuencia de la suspensión del Contrato al amparo de lo establecido en la letra d) de la sección dieciocho punto seis.”*

²⁰ Contrato de Concesión: *“**Sección dos punto tres. Plazo**. El Plazo del Contrato será de cuatro años contados desde la Fecha de Entrega, salvo en los siguientes casos: a) que proceda el Ajuste Equitativo con ocasión de un Evento de Fuerza Mayor, de acuerdo a lo señalado en la sección dieciocho punto cuatro; b) que EPV, extienda el Plazo con ocasión de la suspensión del Contrato, de conformidad con lo dispuesto en la letra d) de la sección dieciocho punto seis; c) que EPV extienda el plazo como consecuencia de lo establecido en la sección dos punto tres punto uno siguiente; d) que el Contrato termine anticipadamente según lo dispuesto en el artículo quince. **Sección dos punto tres punto uno. Ampliación unilateral del Plazo**. Sin perjuicio de lo indicado en la sección precedente, EPV podrá unilateralmente extender el Plazo, por un periodo de doce meses, para efectos de asegurar la adecuada administración y eficiencia de la infraestructura portuaria, en las mismas condiciones establecidas en este instrumento. Esta ampliación deberá ser notificada por EPV al Concesionario, conforme indica la sección veintiuno punto cinco al menos ciento ochenta días antes del término del Plazo o de la prórroga vigente. El uso de esta facultad por parte de EPV no podrá ser sometida por el Concesionario al mecanismo de resolución de controversias del Contrato del artículo veinte”.*

MORALES & BESA

seis; c) que el Contrato termine anticipadamente según lo dispuesto en el artículo quince.”

- (ii) Reemplazar en su artículo 16, la sección 16.1.a)²¹, relativo a la expiración, término y restitución de la concesión, por la siguiente sección 16.1.a) nueva:

“Sección dieciséis punto uno. Expiración y término. a) Salvo el Ajuste Equitativo del Plazo contemplado en la sección dieciocho punto cuatro, la extensión efectuada por EPV al amparo de la letra d) de la sección dieciocho punto seis y la ampliación del Plazo conforme lo dispuesto en la sección dos punto tres, la Fecha de Expiración del Contrato será el treinta y uno de diciembre de dos mil veintinueve.

POR TANTO,

AL H. TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA RESPETUOSAMENTE PIDO, iniciar un procedimiento no contencioso con el fin de autorizar la modificación del Contrato de Concesión del Terminal N°2 del Puerto de Valparaíso en los términos solicitados en esta presentación.

PRIMER OTROSÍ: Que, por este acto, solicito al H. Tribunal tener acompañado los siguientes documentos:

1. Contrato “Concesión Portuaria Frente de Atraque N°2 Puerto de Valparaíso – Espigón” suscrito con fecha 21 de enero de 2022 entre EPV y TPV.

²¹Contrato de Concesión: *“Sección dieciséis punto uno. Expiración y término. a) Salvo el Ajuste Equitativo del Plazo contemplado en la sección dieciocho punto cuatro, la extensión efectuada por EPV al amparo de la letra d) de la sección dieciocho punto seis y la ampliación del Plazo conforme lo dispuesto en la sección dos punto tres punto uno, la Fecha de Expiración del Contrato será el cuarto aniversario de la Fecha de Entrega.”*

MORALES & BESA

2. Carta GC/091/2025 enviada por EPV a TPV con fecha 17 de junio de 2025 en que notifica la prórroga unilateral del Plazo del Contrato.
3. Carta GC/050/2025 enviada por EPV a TPV con fecha 15 de julio de 2025, informando la disposición de EPV de modificar la sección 2.3 del Contrato de Concesión.
4. Carta enviada por TPV a EPV con fecha 18 de julio de 2025, aceptando la modificación propuesta a la sección 2.3 del Contrato de Concesión.
5. Resolución Exenta N°39 de la Comisión de Evaluación de la Región de Valparaíso, de fecha 2 de octubre de 2018, que califica ambientalmente el proyecto “Terminal Cerros de Valparaíso TCVAL”.
6. Sentencia de fecha 25 de mayo de 2022 del Segundo Tribunal Ambiental, Rol R N°244-2020.

SEGUNDO OTROSÍ: Que, por este acto, solicito al H. Tribunal tener presente que mi personería para representar a Empresa Portuaria de Valparaíso consta en la reducción a escritura pública del acta de sesión de directorio, Repertorio N°1.136/2024, otorgada ante el Notario Público Interino don Pablo Javier Contreras Guerrero, de la Cuarta Notaría de Valparaíso, con fecha 9 de mayo de 2024, y que se acompaña a esta presentación, junto con el respectivo certificado de vigencia.

TERCER OTROSÍ: Al H. Tribunal solicito tener presente que, vengo en designar como abogados patrocinantes y conferir poder a los abogados habilitados para el ejercicio de la profesión María José Henríquez Gutiérrez, cédula de identidad N°9.908.495-2, Guillermo Crovari Torres, cédula de identidad N°14.282.835-9, y Gonzalo Cordero Arce, cédula nacional de identidad N°12.231.808-7; y conferir poder a los abogados habilitados para el ejercicio de la profesión, Patricio Salinas Zúñiga, cédula de identidad N°19.323.690-1, Diego Schaerer Bascuñán, cédula de

MORALES & BESA

identidad N°17.698.038-9 y, Vicente Fleischmann Wigodski, cédula de identidad N°19.892.146-7, todos domiciliados en Av. Isidora Goyenechea N°3477, piso 19, comuna de Las Condes, Santiago, quienes podrán actuar conjunta o separadamente de forma indistinta, y que firman en señal de aceptación.

CUARTO OTROSÍ: De conformidad con lo dispuesto en el artículo 49 del Código de Procedimiento Civil, vengo en señalar los siguientes correos electrónicos para efectos de realizar las notificaciones electrónicas: mjhenriquez@moralesybesa.cl; gcrovari@puertovalparaiso.cl; gcordova@moralesybesa.cl; psalinas@moralesybesa.cl; dschaerer@moralesybesa.cl y; vfleischmann@moralesybesa.cl.

María José
Henríquez
Gutiérrez

Firmado digitalmente
por María José
Henríquez Gutiérrez
Fecha: 2025.07.25
14:31:21 -04'00'

Gonzalo
Alfredo
Cordero Arce

Firmado digitalmente
por Gonzalo Alfredo
Cordero Arce
Fecha: 2025.07.25
14:32:09 -04'00'

Diego
Schaerer
Bascuñan

Firmado digitalmente
por Diego Schaerer
Bascuñan
Fecha: 2025.07.25
14:32:57 -04'00'

VICENTE ELIAS
FLEISCHMAN
N WIGODSKI

Firmado digitalmente
por VICENTE ELIAS
FLEISCHMANN
WIGODSKI
Fecha: 2025.07.25
14:33:31 -04'00'

Patricio
ignacio
Salinas
Zuñiga

Firmado
digitalmente por
Patricio ignacio
Salinas Zuñiga
Fecha: 2025.07.25
14:47:55 -04'00'

Digitally signed by:
Guillermo Cronari
e-certchile

Digitally signed by:
Francisco González Costa
e-certchile